“LA PIRATERÍA EN SOMALÍA Y SU IMPACTO EN LAS RELACIONES INTERNACIONALES”

Henrriette Solis
www.hsolis.org

Estado de la Cuestión

La problemática a tratar en nuestro trabajo de investigación, tiene que ver con las prácticas de piratería en las costas africanas desde el Golfo de Adén, la zona de Indonesia y las costas noroccidentales del continente durante la última década, sin embargo, centraremos nuestra atención en la crítica situación de piratería que se vive en las costas de Somalia, la que se ha convertido en una amenaza para el transporte marítimo internacional desde comienzos de la década del 90’ cuando comienza la guerra civil endicho país. Este problema se ha intensificado y ha involucrado mayores organismos internacionales desde el 2005, como la Organización Marítima Internacional (organismos de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre los Estados y el transporte para mejorar la seguridad marítima) y el Programa Mundial de Alimentos (agencia especializada de la ONU que distribuye alimentos para apoyar proyectos de desarrollo, refugios permanentes y personales desplazadas, con sede en Italia), pues incluso embarcaciones de este último se han visto afectados por los saqueos de alimentos por parte de los piratas somalíes, privando al resto de la población de la ayuda humanitaria. Estas entidades internacionales han hecho un llamado al resto de las naciones europeas, norteamericanas y latinoamericanas estos últimos años para que intervengan en este tipo de actos, siendo uno de los medios utilizados para hacer frente a esta situación la Task Force 150, coalición naval multinacional que opera en el golfo de Adén, el golfo de Omán, el Mar Arábico, el mar Rojo y el Océano Indico desde el 6 de Mayo del 2004, disminuyendo este tipo de actividad desde comienzos del 2009, pero los intentos de acabar definitivamente este problema se ve limitado por la desconfianza que provoca la intromisión en el mar territorial de Somalia.

Sin embargo, la piratería en Somalia parece ser el síntoma de un problema mayor, en la medida que Somalia no cuenta con un gobierno centralizado, más bien un estado

inexistente, presentando una crisis de estado constante desde la caída del gobierno a comienzos de los 90', dando origen al problema cuando flotas extranjeras comenzaron a practicar la pesca ilegal en aguas somalíes, así como vertiendo desechos tóxicos y nucleares, de modo que los pescadores decidieron saquear estas embarcaciones como signo de protesta de la pesca ilegal y proteger su soberanía marítima. Ahora bien, esta actividad comenzó a decaer tras el alzamiento de la Unión de Cortes Islámicas en el 2006, pero la piratería volvió a convertirse en el mayor problema luego de que Etiopía invadiera Somalia a finales del mismo año, amenazando nuevamente la precaria estabilidad interna. Debido a las ganancias que obtenían de los secuestros, los piratas han recibido apoyo de los llamados 'señores de la guerra', quienes facilitan esta actividad por medio de la repartición de armas a cambio de una parte del botín. La mayoría de los barcos secuestrados son llevados a la región semi autónoma de Puntland, que se declaró independiente de Mogadiscio- capital de Somalia-, pero no ha sido reconocida como independiente internacionalmente, estimándose que la piratería es la principal actividad económica de Puntland. De modo que aún cuando Somalia esta reconocido por las Organización de las Naciones Unidas y forma parte de la Asamblea General, el territorio que la comunidad internacional reconoce a Somalia esta dividida en varios países independientes de facto y en repúblicas semiautónomas, como Puntland y Galmudug, no reconocidas internacionalmente, bajo el control o dominio de los 'señores de la guerra' o radicales islámicos. El caos comienza en los meses posteriores a la caída de Mohamed Siad Barre en 1991 a manos de un grupo armado opositor, que ya en el poder, comenzaron disputas intestinas que condujeron a la guerra civil, conflicto que se extendió a todo el territorio. Esto produjo que entre 1993 y 1995 la intervención de tropas de 24 países por parte de la ONU en una operación financiada por Estados Unidos con el objetivo de disminuir los efectos de la guerra en la población civil y reconstruir el desaparecido Estado somalí, sin embargo, ante el fracaso de sus objetivos las ONU se retiraron sin lograr el alto al fuego y la situación sigue siendo de precaria estabilidad hoy, con un gobierno incapaz de recaudar impuestos, mantener el orden o establecer un poder judicial.

De modo que estamos ante la presencia de una región caracterizada por la ausencia de ley y por la violencia, donde la piratería se ha convertido en un negocio multimillonario, exigiendo rescates desde 35 millones de dólares, aunque quedan satisfechos con 20

millones. Cuentan con una decena de barcos y unos 200 marineros, dotados de botes neumáticos de gran velocidad, teléfonos satélites y armamentos. Desde el 2008 se aprobó una ley que castiga con pena de muerte a la piratería, pero incluso miembros del gobierno admiten que los criminales se manejan de manera impune pues cuentan con 'soplones' en las filas del gobierno, situación que no resulta sorprendente ya que de acuerdo con el informe de Transparencia Internacional, Somalia es el país más corrupto del mundo. Axial, de acuerdo con los medios de comunicación ('La pobreza es la que genera piratas en Somalia', domingo12 de Abril 2009) en un contexto de crisis constante, ser pirata en Somalia es un negocio rentable, el único que funciona en un país destruido por las guerras : 75 millones de euros de beneficio en 2008 con 40 barcos secuestrados, de modo que los piratas no son el problema, sino la consecuencia del caos y la pobreza (denunciado por Médicos Sin Fronteras que mantienen equipos locales en el país), ya que 25% de los somalíes dependen de ayuda humanitaria difícil de distribuir, pues la mayoría de la población esta desplazada, carentes de agua potable y luz eléctrica, mientras que un 80% de la asistencia a Somalia llega por mar y los buques de la ONU y otras organizaciones internacionales no se han librado de los ataques piratas. En Somalia, sólo funcionan las armas, los teléfonos móviles y satélites, navegadores GPS, herramientas indispensables para la piratería, de manera que se ha convertido en la única industria que funciona. Por otro lado, la presencia de piratas en el Cuerno de Afrecha afecta negativamente el comercio internacional, ya que es una ruta clave para acceder al Canal de Suez, por donde circula entre el 7 y 14% del tráfico marítimo mundial, de modo que los ataques de estos mercenarios no daña solamente la ayuda humanitaria en el continente, sino que daña también el comercio internacional y pesca mundial. De acuerdo con la Oficina Marítima Internacional informa que las pérdidas derivadas de los delitos del mar alcanzan los 160millones de dólares anuales en el 2008, preocupando a las empresas navieras y compañías de seguros que cada vez son más reacios a transitar por esta ruta marina.

Ya desde junio de 2008, respondiendo a una carta enviada por el Gobierno Transicional de Somalia, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas aceptó de forma unánime el permiso que este gobierno concedía a alguna naciones para entrar en el mar territorial de Somalia con el fin de combatir la piratería, medida propuesta por Francia, Estados Unidos y Panamá que tendrá una duración de seis meses. Durante el primer

trimestre de 2009 han cesado los asaltos debido a la fuerte presencia de fuerza internacional en el Golfo de Adén, pero los piratas han optado por operar en zonas más lejanas a la vigilancia. Hasta el día 11 de abril se estimaba que había unos 270 rehenes y 18 embarcaciones retenidas en poder de los piratas; cifra que aumentó, el día 14, a 340 tripulantes y 21 naves de diversas nacionalidades, lo que se considera un monto mayor a cualquier año. En un informe del *International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre* dado a conocer en mayo, se informó que de los 102 ataques piratas a nivel mundial, un total de 61 fueron realizados por los saqueadores somalíes en los primeros tres meses del 2009.

En definitiva, la actividad de los piratas se ha convertido en una industria pequeña, pero rentable en uno de los países más pobres del mundo. Producto de sus ganancias construyen mansiones, compran autos de lujo y atraen a las mujeres más hermosas. En un país empobrecido, donde todas las instituciones públicas se han derrumbado, los piratas se han convertido en los *"nuevos ricos"* de Somalia.

Desde el ámbito de las Relaciones Internacionales, ¿Cuál sería la solución a la piratería en Somalia, considerando las variables políticas, económicas y sociales de dicho país?

Paradigma de Análisis

La compleja realidad internacional que presentan las costa Somalia, requiere de un análisis que descomponga las partes involucradas, a la vez que se logran establecer relaciones de interpretación coherentes; esto por medio de la elección y utilización de un paradigma que oriente el curso de nuestra investigación. Para ello hemos optado por un paradigma acorde a nuestros intereses de investigación y a la realidad social de problema escogido, en este caso es el estructuralista, el cual nos permitirá establecer un análisis basado en las estructuras y súper estructuras, a la vez que se consideran las consecuencias de las relaciones entre estas.

Entendemos que este paradigma guarda directa relación –en sus orígenes- con las estructuras analíticas del marxismo, sin embargo, sería básico de nuestra parte quedarnos con estas relaciones, pues entendemos que las dimensiones de análisis actuales del paradigma en cuestión dan cabidas a teorías como la del imperialismo, la cual ve al

imperialismo como etapa superior del desarrollo del capitalismo; la teoría de dependencia y la teoría del sistema mundial que consideran las relaciones sistemáticas entre las partes involucradas (centro y periferia). La cuales nos permitirán hacer un análisis complejo a las relaciones entre dimensiones y actores que hemos ido identificando en el estado de la cuestión.

Tal como lo señala Luís de Sebastián en su libro *África, pecado de Europa, "no hay país que no tenga manchadas sus manos con sangre africana"*, y es que las relaciones estructurales (económicas) que han vinculado a los países de Europa con el continente negro, si bien se han transformado y presentan nuevos matices, se mantienen en sus historicidad… tal como se ha señalado en nuestras cátedras: "es la economía, idiota". Y es que el actual estado de la cuestión que hemos expuesto, si bien se presenta en los marcos de las relaciones internacionales, de todas formas nos lleva a considerar las actuales relaciones entre las estructuras (economías que se ven afectada por dicha situación), y las súper estructuras (RRII, Estados, cultura, etc…) que se ven afectadas por las nuevas directrices dadas por la economía nacional e internacional. Es esto último que nos lleva a la justificar la elección del paradigma.

Actores involucrados

El desarrollo de la piratería en Somalia y la costa nororiental de África supone actualmente todo un desafío no solo para los Estados que sufren de este flagelo en sus costas, sino también para el devenir de las relaciones internacionales entre estos y los demás países del mundo que, tras el secuestro de sus barcos en sectores marítimos estratégicos, ven afectadas sus economías con pérdidas millonarias, dando cuenta de los ribetes internacionales que toma el conflicto y de la multiplicidad de actores que directa o indirectamente se ven involucrados.

¿Quienes participan en la piratería? La respuesta a esta interrogante nos acerca a lo que podríamos llamar un primer escalón de actores, quienes se ven directamente involucrados en el devenir de los acontecimientos. Marcados por un contexto social difícil, muchas de las personas residentes en el África ven en la piratería una fuente de recursos necesarios para subsistir, encontrando aquí una fuente de empleo en medio de un contexto

donde este es escaso, dada la enorme crisis social en que se encuentra sumido casi la totalidad del continente.

A ello se suma el papel de los llamados "señores de la guerra" grupos armados con el poder de facto del control militar. Este fenómeno aparece en la actualidad ligado a los llamados estados fallidos (estados cuyo gobierno central y autoridades internacionales han sido derrocados o existen como mero formalismo sin ningún control sobre el territorio estatal). Se suelen definir por un alto nivel de clientelismo, un nivel de control burocrático bajo y una gran motivación en prolongar la guerra para mantener su sistema económico, basado principalmente en la extracción de recursos naturales. En Somalia con el colapso del gobierno central, los grupos de señores de la guerra rivales constituyen la única forma de autoridad en algunas partes del país, especialmente en las zonas costeras. En definitiva, "*con un gobierno que funciona débilmente, playas largas y aisladas, y personas que están acostumbradas a la guerra y en permanente desesperación , "Somalia es el ambiente perfecto para que la piratería prospere", asevera un informe de octubre de Chatham House, un centro de análisis radicado en el Reino Unido.*"[1]

Pero ¿Cuál es la respuesta gubernamental en estos países? Al ser estados débiles muchas veces están atados de manos ante la incapacidad de establecer un control efectivo que logre resguardar la seguridad de los barcos en sus costas. La autoridad gubernamental resulta entonces un actor preponderante en la problemática a trabajar.

Al ser un conflicto con ribetes internacionales, toman relevancia una serie de estados africanos y europeos quienes ven directamente afectados sus intereses económicos dado el escenario estratégico de estos "mares fallidos" "*En efecto, la piratería no se limita a las aguas de Somalia.*"[2]. España, Francia y Estados Unidos resultan aquí los actores internacionales más significativos, llegando incluso a requerir de la intervención de instituciones no gubernamentales. Así, "*Los actos de piratería persistentes y de alto perfil fuera de las costas de Somalia han provocado no menos de cuatro reuniones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en la segunda mitad de 2008. El objetivo, buscado por las principales potencias, era lograr un control más estricto sobre la creciente*

[1] Kimany, Mary: "*Detener la piratería en alta mar: Se necesita mayor cooperación regional para la paz y la seguridad*"; Artículo publicado por la revista United Nations Africa Renewal, disponible en www.un.org/AR
[2] Idem

amenaza a la actividad comercial en una de las rutas marítimas más importantes del mundo."[3]. Después de junio, cuando el Consejo de Seguridad autorizó a algunos países con grandes marinas de guerra a hacer patrullajes similares en las afueras de Somalia, buques de guerra de países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y de la Unión Europea, así como de Rusia e India, han tomado turnos para patrullar las aguas, situación que para ciertos actores esto representa una intromisión significativa y hasta peligrosa a largo plazo para la soberanía somalí.

Por su parte en el último año, la ONU también se ha convertido en un actor relevante en la problemática. A través de la división de seguridad de la Organización Marítima Internacional, promoviendo la seguridad de los estados y sus áreas marítimas, se ha centrado en ayudar a 24 Estados de África a vincular sus guardias costeras con la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL), con fuerzas navales locales y con las compañías de seguros que han sufrido pérdidas, con el fin de compartir información. Por su parte el Programa Mundial de Alimentos, también ha alzado la voz en cuanto también se ha visto saqueado, a pesar de su papel humanitario.

Relaciones

Situación económica-repercusiones sociales-Relaciones Internacionales

En un mundo en crisis ser pirata en Somalia es un negocio rentable, el único que funciona en un país destruido por las guerras civiles: 75 millones de euros de beneficio en 2008 con 40 barcos secuestrados; 38 millones de euros con 16 barcos retenidos en el presente año, lo que da cuenta que en Somalia *"la piratería se ha convertido en un negocio multimillonario"*[4]. La justificación que dan estos piratas, es por la necesidad de superar la pobreza, flagelo que se arrastra por años y que se ha visto intensificado por las guerras civiles y la crisis política que han traído como consecuencia un débil y casi inexistente aparato estatal, cifrando a Somalia según el último informe de Transparencia Mundial, como el *"país más corrupto del mundo"*[5]. Somalia es un país que no tiene defensa, aunque si bien cuenta con un gobierno central, este no está capacitado para

[3] Ídem.
[4] Disponible en: http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_102008_19309_la_pirateria_un_negocio_millonario_en. Ultima actualización: 10 de septiembre 2009
[5] Op.Cit (1)

recaudar impuestos, impartir justicia, y resolver cuestiones sanitarias. Se ha convertido en*" un estado medieval olvidado de Dios y bajo el arbitrio de señores de la guerra que, a modo feudal, dominan todo el territorio desde la periferia de la capital, Mogadiscio"*[6]. Finalmente este contexto explica la proliferación de la piratería para sobrevivir, y la fama de que estas costas se encuentren "*entre las más peligrosas del mundo"*.[7]

La piratería somalí tiene sus raíces en un movimiento de pescadores que decidió unirse para impedir en los 90 la pesca ilegal y el vertido de tóxicos frente a sus costas. Desde ese origen, la piratería se ha convertido en una industria altamente lucrativa, sobre todo desde que las compañías navieras han mostrado disposición por pagar altas sumas para recuperar a sus embarcaciones secuestradas. El dinero obtenido, se disuelve fácilmente puesto que "*Somalia no cuenta con sistema bancario formal ni autoridad punitiva que haga necesario el blanqueo del dinero*[8]*"* y principalmente se reinvierten en todo aquello que propicie los movimientos piratas, como lo es la tecnología y las armas.

Ahora bien, no es un secreto que estos hechos afectan a la economía mundial si consideramos que el 90 % del comercio mundial es marítimo y a la realidad geoestratégica, política y económica del área.

Somalia cuenta con la mayor zona costera del continente y desde ella domina y controla toda la comunicación marítima entre Asia, África y el sur de Europa. Es decir, *la ruta del petróleo que, extraído de Medio Oriente, hace funcionar la economía de Occidente*[9]. Se caracteriza por ser una zona rica en recursos naturales mineros: uranio, estaño, hierro, cobre y, además, una enorme cantidad de petróleo yace en su subsuelo y que su ubicación geográfica en el Nilo.

Según un informe elaborado por *The Heritage Foundation* se señala que *"claramente, la piratería está convirtiéndose en un amenaza creciente al comercio mundial"*[10]. Sin embargo los informes de la Oficina Marítima Internacional indican que "*las pérdidas anuales por la piratería llegan a los 16 mil millones de dólares*

[6] Disponible en: http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4129
[7] Disponible en: http://ecodiario.eleconomista.es/internacional/noticias/495585/04/08/Los-piratas-del-cuerno-de-Africa-los-piratas-del-siglo-XXI.html. Ultima actualización: 9 de septiembre 2009
[8] Disponible en: http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4131. Ultima actualización: 8 de septiembre 2009
[9] Op.cit (3)
[10] Disponible en http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4132. Ultima actualización: 7 de septiembre 2009

anuales"[11].Otro dato interesante, proveniente de la revista especializada *Mar y Marina*, cuantifica el tráfico marítimo en el sector que une al Océano Índico con el Mar Rojo, *"estimando que dicha región es transitada anualmente por un número que oscila entre 20 mil y 30 mil buques"*[12].

Esto genera dos problemas relacionados con los actos de piratería. En primer lugar, *"se producen en un área sensible al comercio occidental: el Golfo de Adén conduce al Mar Rojo, a Suez y al Mediterráneo. Un cambio de ruta que bordeara el Cabo de Buena Esperanza elevaría el costo de los fletes"*[13] *y* en segundo lugar, *"los piratas están sindicados de ser musulmanes, y esto los coloca en la categoría de sospechosos de pertenecer a la Red Al Qaeda y capaces de efectuar atentados a superpetroleros que naveguen por la zona"*[14]. Solo basta con considerar que uno de cada mil buques que navegan en cercanías del "Cuerno de África" es secuestrado y que, en 2008, se han contabilizado 94 ataques. Y frente a esos hechos delictivos los países han adoptado estrategias divergentes. Francia por ejemplo bajo el mandato de Sarkozy ha optado por la vía militar en dos ocasiones, "*para liberar a sangre y fuego buques de su bandera secuestrados en la zona"*[15]. `Por otra parte y en oposición el presidente de España Rodríguez Zapatero "*optó por pagar los rescates exigidos para recuperar pesqueros españoles secuestrados que "depredan" el área"*[16].

Sin ir más lejos, se ha llegado a considerar la necesidad de la "creación de una fuerza naval multinacional que aniquile el accionar pirata capturando sus buques y privándolos de bases de apoyo"[17], lo que ha generado diversas reacciones como una solución que solo agravaría al problema, puesto que tal como ha manifestado el portavoz del Pentágono, Geoff Morrell ha *"se podría tener a todas las armadas del mundo con todos sus navíos desplegados en la zona y eso jamás resolvería el problema"* [18]y ello está dados por las condiciones históricas, sociales, políticas y económicas que han envuelto y dado origen al conflicto de la piratería en Somalia.

Es un problema que tiene ribetes estructurales y que por ende el fin del mismo no dependería del control policiaco que se pueda establecer, sino más bien de la carencia de un

---

[11] Idem (7)
[12] Ibidem (8)
[13] Idem (6)
[14] Ibidem (10)
[15] Op.cit (11)
[16] Idem (12)
[17] Ibidem (13)
[18] Ibidem (14)

Estado de derecho, de un aparato estatal eficiente, de la desaparición definitiva de los denominados *Señores de la Guerra,* del hambre, la pobreza, la corrupción, las guerras civiles y una larga lista de temas inconclusos que durante décadas han afectado no solo a Somalia sino a la región en su totalidad y que muchas veces, la solución más utilizada la intervención para normalizar países, como el caso de Irak o Afganistán, solo han contribuido al empeoramiento de la crisis por la que aquellos países enfrentan.

Resulta evidente, que Somalia necesita ayuda porque es un país dónde la situación encuadra perfectamente en la definición de catástrofe humanitaria, pero los experimentos previos de la comunidad internacional en casos similares no sólo no han dado resultados, sino que siempre estuvieron teñidos de intereses económicos subyacentes.

BIBLIOGRAFÍA

- De Sebastían, Luis: "*África, Pecado de Europa*"; Editorial Trotta; Madrid; España; 2006.
- Kimany, Mary: "*Detener la piratería en alta mar: Se necesita mayor cooperación regional para la paz y la seguridad*"; Artículo publicado por la revista United Nations Africa Renewal, disponible en www.un.org/AR
- http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_102008_19309_la_pirateria_un_negocio_millonario_en
- http://www.ramonlobo.com/2009/04/12/la-pobreza-es-la-que-genera-piratas-en-somalia/
- http://ecodiario.eleconomista.es/internacional/noticias/495585/04/08/Los-piratas-del-cuerno-de-Africa-los-piratas-del-siglo-XXI.html
- http://ecodiario.eleconomista.es/internacional/noticias/494216/04/08/Las-potencias-occidentales-unen-sus-fuerzas-contra-la-pirateria.html
- http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4129
- http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4130
- http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4131
- http://www.prensamercosur.com.ar/apm/nota_completa.php?idnota=4132

